

УДК 622.271.4:553

О.П. Цьонь канд. техн. наук, доц., О.О. Мельничук

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

## КАРТИНА «ІДЕАЛЬНИХ МІСТ»

O.P. Tson Ph.D., Assoc. Prof., O.O. Melnychuk

### PICTURE OF "IDEAL CITIES"

Щорічно в Європі намагаються перейти з автотранспорту на вело. Збільшити міський транспорт, забезпечити більш комфортні умови проїзду та зменшити кількість приватних автомобілів. З одного боку це чудова можливість переосмислити, як діють американські міста, починаючи від лінії смуги до пішохідного переходу та бордюру. Два роки тому Національна асоціація службовців міського транспорту, опублікувала [своє перше рішення з планування руху автотранспорту](#), підкресливши всі можливості. Якщо всі рухаються транзитом на електроенергії, тоді не потрібно кожному мати авто та шукати місце щоб припаркувати його.

Ця перша версія окреслила елегантне, хоч і вигадливе, бачення міст майбутнього. Парки, де колись були фарбові лінії та метри для паркування. Житлові вулиці з великою кількістю зелених насаджень, з доступом до дороги. Більше місця для громадського транспорту, ніж для особистих автомобілів. Але є інша сторона медалі даної моделі: якщо міста припиняють перехід на аудіосистеми, вони опиняються на вулиці, яка забита трафіком, замулена викидами, і мало місця для людей, щоб ходити, їздити на велосипеді та рухатися.

Нещодавно НАСТО публікує [другу версію](#) з AV-планування, яка більш скептично підходить до проекту. Після багаторічної напруженості з транспортними компаніями, що працюють на Силіконовій долині, такими як Uber, Lyft та Bird, які [створили рух](#), відтягнули [деяких вершників](#), які [борються з громадським транспортом](#), і [оскаржили існуючу інфраструктуру та правила](#), міста насторожено ставляться до тих, хто просуває нові транспортні послуги. Новий план - це докладний посібник про те, що деякі з найвпливовіших міст країни вважають, що це найкращий спосіб підготуватися до AV - навіть якщо ніхто не впевнений, коли технологія надійде. Перетворення вулиці.

Сьогодні:

Одномісний розміщення транспортних засобів є головним пріоритетом. Люди рухаючись на велосипеді або хто пересувається пішки змушені конкурувати з транспортом, знижуючи безпеку. Ефективність транзиту зменшується, аварійність – збільшується. (див. рис. 1)

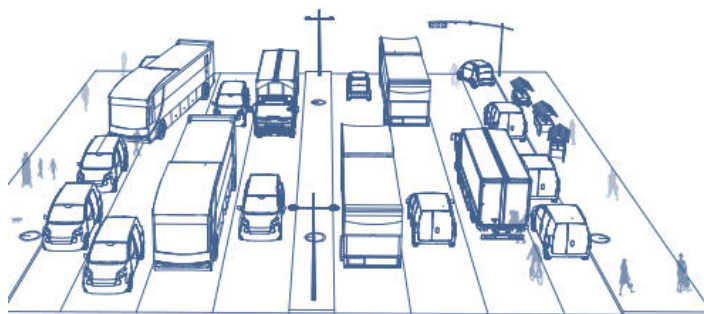


Рисунок1. Графічне зображення вуличного дизайну

Тимчасово:

Міста реорганізують свої вулиці, щоб надати пріоритет найефективнішим режимам, збільшуючи можливості мобільності та безпеку для всіх. Цінова політика та політика пріоритетного транзиту призводять до зниження аварійності.(див. рис.2)

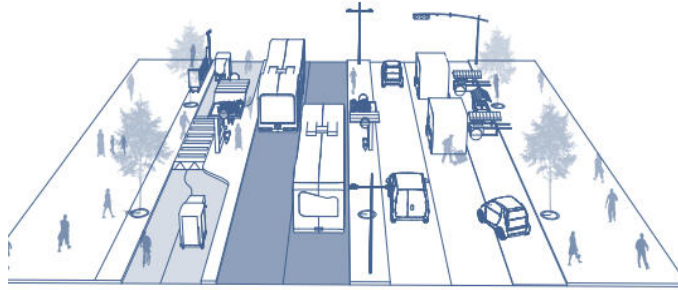


Рисунок 2. Графічне зображення вуличного дизайну

Майбутнє:

Підтримка розумного вуличного дизайну, технології AV дозволяють подальше скорочення викидів та покращення безпеки. (див. рис.3)

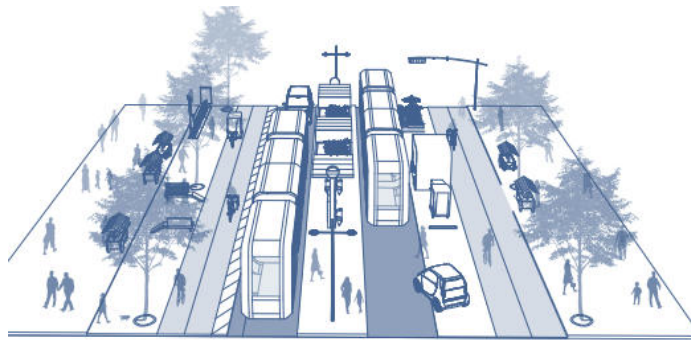


Рисунок 3. Графічне зображення вуличного дизайну

НАСТО рекомендує:

- ✓ Провести редизайн мереж громадського транспорту;
- ✓ Направляти доходи від платного в'їзду в місто на розвиток ГТ і пішохідної та велосипедної інфраструктури;
- ✓ Сконцентруватися на зборі транспортних даних, які обов'язково повинні бути відкритими;
- ✓ Розвивати внутрішні міські центри data-аналітики.

### Література

1. Електронний ресурс:

«[file:///C:/Users/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C/Downloads/NACTO\\_Blueprint\\_2nd\\_Edition\\_singlespages\\_small.pdf](file:///C:/Users/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C/Downloads/NACTO_Blueprint_2nd_Edition_singlespages_small.pdf)»